

INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE Résumé de la huitième séance - Yerres, le 21 avril 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 8ème réunion à Yerres. De nouveaux éléments sont venus nourrir le débat qui fut dynamique et de qualité, avec notamment, pour la première fois, une remise en question du projet d'Interconnexion Sud. Les questions environnementales ont également été centrales dans les échanges et les querelles ; des prises de positions politiques ont été entendues.

Jacques Ducout, chargé d'animer le débat, déclare pendant la réunion que « *nous sommes là pour recevoir des arguments, non pas pour convaincre* ». Il ajoutera également que « *le débat est ouvert jusqu'au 20 mai, rien n'est acquis, on peut toujours contribuer au débat* ».

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Cette réunion soulève des interrogations sur l'intérêt du projet, qui avait jusqu'alors rassemblé un large consensus. Les nœuds de la contestation sont les suivants :

Un projet qui coûte trop cher et qui n'est pas prioritaire

Plusieurs intervenants mettent en regard le coût du projet IS, le nombre de TGV que cela va permettre d'écouler et les priorités locales qui sont ailleurs: « *Tous ces milliards pour 4 trains à l'heure alors qu'avec 1 milliard on pourrait résoudre le doublement du tunnel des Halles !* »

RFF précise qu'il ne s'agit pas de 4, mais de 8 trains puisqu'il faut compter les deux sens. Il renvoie au compte-rendu de l'atelier technique sur les capacités, consultable en ligne.

- Aujourd'hui : 2 trains par sens et par heure de pointe, soit une quarantaine de TGV par jour dans les 2 sens avec des problèmes d'insertion dus à la mixité avec le RER C.
- Avec l'amélioration de la ligne Massy Valenton, on passera à 74 trains par jour.
- En 2020, l'IS en ferait passer 4 par jour de façon indépendante des RER C, avec une meilleure qualité de service, soit 86 trains par jour, puis jusqu'à 100 trains par jour dans les années suivantes.

RFF insiste sur le fait qu'il ne faut pas considérer uniquement la capacité ferroviaire du projet. C'est aussi un projet d'aménagement du territoire qui bénéficiera à l'ensemble du réseau ferroviaire. Cette clé de voute est un élément extrêmement structurant et important. C'est pour cette raison que l'IS est dans le premier groupe de priorité de RFF. Il rappelle que le projet permettrait notamment de décongestionner les gares parisiennes (millions de passagers en transit), de créer des synergies avec la province, le développement de l'aéroport d'Orly, la qualité du RER C (13 500 passagers par jour sur cette section gênés par les TGV)...

Un projet qui ne règle pas les connexions de banlieue à banlieue

Un intervenant du Conseil général de l'Essonne s'inquiète de la « *vision très parisienne et petite couronne des transports en commun* » qui s'exprime dans le projet. En particulier, il note que « *la salle gronde car il y a une malaise profond sur le sujet de l'interconnexion de banlieue à banlieue* ». Il appelle notamment à ce que soient reliés le bassin de population énorme autour du Val de Seine (plus de 200 000 habitants) et les deux gros pôles d'emplois de Massy et Orly (avec notamment le développement du plateau de Saclay).

Il voit dans le projet IS l'opportunité de relier les deux rives de la Seine, difficiles d'accès actuellement. Quid de créer un bitube pour le TGV et le transport régional, comme c'est le cas à Tokyo ?

RFF réplique que la construction de deux monotubes revient à doubler le coût du projet. D'autre part, RFF est compétent sur la partie TGV mais pas sur la partie des transport en commun. Enfin, il indique que la mixité des TGV et du transport en commun ne fonctionne que dans des conditions très précises (vitesses similaires, politiques de desserte cohérente, étanchéité des deux réseaux de transport). Il note que c'est justement de cette mixité que l'on essaie de s'affranchir avec le projet IS.

Un projet qui doit permettre de développer le sud est francilien

Les intervenants du Sud Est francilien, notamment le représentant des communes du Plateau Briard, questionnent la place du Sud Est de la région dans ce projet. Pour ce territoire « *isolé* », l'IS est « *stratégique* ». En effet, il peut aider à diminuer l'écart considérable de développement entre l'Ouest parisien et l'Est - Sud Est, qui risque de s'agrandir avec l'axe Paris-Rouen-Le Havre : « *Paris a besoin de son Sud Est et le Sud Est a besoin d'être mieux connecté* ». Ils souhaitent donc que soit choisi l'emplacement de la gare de Lieusaint pour la 2^{ème} gare, connectée au RER D mais notent qu'il est impératif que soit programmé un réseau de transport en commun entre la gare de Lieusaint, la future ligne TZ et la RN19.

Un projet qui ne voit pas assez loin : quid du doublement du tronçon Valenton Coubert ?

La discussion revient à plusieurs reprises sur le doublement du tronçon Valenton-Coubert. La question que se posent les intervenants est pourquoi il n'est pas évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage, s'il est possible qu'il vienne à saturation dans quelques années et qu'il faille le dédoubler.

La commune de Valenton parle de « *l'adaptabilité nécessaire de ces projets dans le temps* » et ils ne sont « *pas pour reporter les contraintes sur leurs voisins* ». Le projet verrait le jour dans 20 ans, et il aurait une durée de vie de 50-60 ans. Pour eux, il faut que le dédoublement du tunnel soit intégré au projet avant de pouvoir décider. Le député-maire de Yerres leur emboîte le pas, c'est la « *suite logique* » du projet. Il faut donc choisir un tracé qui permette soit le doublement du tronçon au niveau de Valenton-Coubert, soit Coubert-Crisenoy. Un représentant du groupe socialiste à la région IDF s'inquiète également de la question de la saturation du tunnel de Villecresnes et note que seul le tracé C permettra de doubler ces lignes. Il fait en outre référence aux difficultés d'extension auxquelles fait face actuellement la gare de Marne-la-Vallée car ça n'a pas été prévu au départ. Pour lui, il faut prévoir dès maintenant une localisation de la 2^{nde} gare avec des réserves foncières à 30 ans.

RFF explique que si le doublement n'est pas intégré au projet IS, c'est que « *l'IS fonctionnera très bien sans ce doublement* ».

En effet, ce qui limite la capacité de l'IS ce n'est pas Valenton-Coubert, c'est la capacité des LGV radiales où elle se raccorderait et le nombre de sillons alloués aux TGV intersecteurs sur ces radiales. En 2020, une radiale aura une capacité maximale de 15 TGV par heure de pointe, dont 11 se rendent dans une gare parisienne. La capacité de l'IS est construite par déduction donc 4 pour l'IS. Le tronçon Valenton-Coubert fonctionne bien avec l'IS car le trafic de l'IS est limité mathématiquement. RFF note que, dans le cas du scénario C, le problème est déplacé sur le tronçon Coubert-Crisenoy.

RFF reconnaît que la question du doublement se posera « *si un jour on souhaite développer de nouveaux services* » mais qu'on ignore s'il pourrait y avoir de la demande pour les navettes liées au doublement. Il reconnaît toutefois que « *ce sera plus facile à faire dans un cas que dans un autre* » puisque le doublement de Valenton-Coubert situé en zone urbanisée avec une tranchée couverte s'élèverait à 1 milliard d'euros, alors qu'il ne coûterait que 350 millions d'euros au niveau de Coubert-Crisenoy, zone moins urbanisée.

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

RFF précise que si le choix des scénarios est volontairement cadré, car « *il faut bien proposer quelque chose pour faire réagir en débat public* », il est en fait très ouvert puisque si l'on compte toutes les déclinaisons des 3 scénarios proposés, « *il y a en réalité une vingtaine de scénarios possibles* ». De plus, ce sont des faisceaux de passage qui sont aujourd'hui à l'étude, donc au sein de ces faisceaux, tout est envisageable.

Le débat sur les scénarios se structure autour de deux points : la position de la seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint, et les enjeux environnementaux.

Au niveau financier, RFF rappelle que la création d'une 2^{ème} gare impacte fortement le coût du projet, de l'ordre de 500 à 800 millions d'euros supplémentaires. Il faut noter que la gare de Villeneuve-Saint-Georges est extrêmement chère, 650 millions d'euros, car sa position à 30 ou 40 mètres sous la Seine demande une prouesse technique. C'est pour cette raison que le scénario A avec une gare à VSG (3 milliards) est presque identique au scénario C avec une gare à Lieusaint (3,3 milliards). Ceci est à mettre en regard avec un scénario sans 2^{ème} gare (2,5 milliards).

Les intervenants sont très partagés entre les scénarios A et C et demandent des précisions quant aux caractéristiques de ces deux gares.

RFF précise qu'il est prévu que la gare de Lieusaint soit positionnée au niveau de la gare RER D et permette une interconnexion avec le TZ et le bus.

La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine souhaite que l'on veille à « *faire cohabiter développement durable et développement économique* » et se prononce contre le scénario C et pour la gare à VSG, afin de protéger la forêt de Sénart.

Pour la commune de Valenton, le scénario C est neutre, sans aucun intérêt de développement. Le scénario B présente un intérêt avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, à condition qu'il y ait un « *développement soutenable* », c'est à dire un niveau de service élevé avec une

déviations de la RN6, des transports, des stationnements, etc. Ils soulèvent le point de la cohérence nécessaire entre les projets : Arc Express, Orbival, Orly-Rungis-Seine amont...

L'amélioration du RER D

Le RER D est au cœur des préoccupations des intervenants lors de cette réunion à Yerres. Ils dénoncent les retards et suppressions de trains sur la ligne. Ils s'insurgent de voir les priorités aller à d'autres projets plus coûteux, quand la seule priorité à leurs yeux est l'amélioration du trafic sur le RER D.

Ainsi le député-maire de Yerres s'exclame : *“on est dans un monde de fous, deux poids deux mesures”*. Il trouve *“indécent et insupportable”* de *“débattre d'un investissement de 3 milliards d'euros à horizon 2025 pour 20 000 personnes par jour au moment où 550 000 usagers par jour du RER sont pris en otage avec un service honteux, 35 trains supprimés par jour, 1/3 des trains en retard...”*.

Il met également le projet IS en regard du projet du Grand Paris, *“un plan de 20 milliards d'euros pour le « joujou » qui va tourner autour de Paris”*. Il réclame 2 ou 3 milliards pour le RER D. C'est uniquement à cette condition qu'il envisage de réfléchir à l'IS.

La lenteur du programme d'aménagement du RER D est également remise en question: il est répondu que ces travaux demandent du temps puisque l'on n'arrête pas le trafic pour les travaux et qu'il faut donc s'insérer dans le trafic journalier.

RFF recadre le débat : *« nous ne nous désintéressons pas du tout du RER D : notre première priorité est le bon fonctionnement du réseau existant »*. François Orizet rappelle qu'il est prévu un investissement de 1,2 milliard d'euros, hors tunnel, sur le RER D dans les 12 prochaines années. La première tranche de travaux verra le jour en 2014, c'est un investissement de 60 millions d'euros *« entièrement autofinancés par RFF »*. La seconde tranche est prévue à horizon 2020.

Un élu estime que les retards de trains sont aujourd'hui de 12 minutes en moyenne et qu'ils seront toujours de 6 à 7 minutes en 2014. Il appelle donc à une mobilisation maximale pour la réalisation du tunnel entre Chatelet et Gare du Nord, *« qui est fondamentale pour l'amélioration du trafic »*. Il dénonce également les problèmes de maintenance, des *« erreurs »* qui relèvent de la SNCF, à l'origine selon lui de nombre de suppression de trains.

Le projet POCL

Un intervenant évoque le projet POCL : *« la deuxième jambe de ce projet, personne n'en parle ! »* La CPDP intervient pour indiquer que l'on traite ici le débat de l'IS, que le débat sur le POCL s'ouvrira à l'automne et intégrera les conclusions du débat public sur l'IS : *« on ne peut pas traiter tout à la fois mais le sujet a été présenté en réunion publique à Juvisy début janvier »*.

RFF rappelle que les projets ont deux logiques différentes.

- L'IS concerne les TGV intersecteurs et ne vise pas de gains de temps ni de parcours
- Le POCL est un projet de radiale, dont l'objectif est d'arriver le plus vite sur Paris.

La question du raccordement ou non des deux lignes sera traitée lors du débat public sur POCL. Quel que soit le scénario choisi pour l'Interconnexion Sud, il n'y aura pas d'incompatibilité avec le POCL.

Le projet d'une rocade Tram-Train

La SNCF intervient pour évoquer l'idée d'utiliser les sillons libérés par le TGV sur les voies actuelles. Il est compliqué d'y ajouter des RER C car le tunnel vers Paris est déjà saturé. En revanche, il évoque la création d'une rocade tram-train, complémentaire des RER C et permettant d'assurer des liaisons banlieue-banlieue non existantes.

Quid du barreau Sud ?

Un intervenant interroge sur la possibilité d'un trajet plus au sud. Il cite Alphonse Allais : « *Il faut construire les villes à la campagne* ». RFF explique que cette alternative a été étudiée (elle figure sur le site internet du débat public) mais rejetée par le comité de pilotage du projet IS. Le « barreau sud » proposé dans les années 90 avait capoté car il était aérien et que ses impacts environnementaux forts n'avaient pas permis d'atteindre un consensus. Il note que cette alternative ne serait pas moins coûteuse car il faudrait beaucoup plus de kms pour relier les deux LGV radiales.

RFF rajoute que ce tracé permet en outre d'assurer le développement de l'aéroport d'Orly, aujourd'hui limité en volume, car cela lui permettra de redéployer son activité vers des vols moyen et long courrier.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

L'environnement est un des enjeux clé de cette réunion. RFF pointe dans sa présentation les enjeux environnementaux locaux à Yerres : dans le cadre du scénario A, c'est le raccordement au Bois de la Grange. Dans le scénario C, c'est le passage sous la Seine, sous des zones urbaines denses et sous la Forêt de Sénart avec ses nappes phréatiques.

Monsieur Rat, spécialiste indépendant, expert des tunnels, intervient pour donner sa perspective sur le projet. Son intervention est complétée par une intervention d'un expert mandaté par RFF. L'utilisation d'un tunnelier est indispensable à un tel projet puisqu'il s'agit de creuser des tunnels longs, de plus de 10 mètres, et que le tunnelier permettent de creuser 3 fois plus vite et dans tous les terrains. L'étanchéité étant quasi garantie, pendant et après les travaux, on évitera les tassements en surface.

La taille des tunnels est dimensionnée pour permettre au TGV de circuler à 230 km/h : environ 8 mètres à l'intérieur. Il s'agit d'un bitube avec un seul train, dans chaque sens, comme le reste du réseau TGV.

La protection de la forêt

Des intervenants souhaitent à tout prix protéger la forêt de Sénart, certains étant même contre un tunnel qui passerait sous la forêt.

La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine prend position contre la traversée de la forêt de Sénart et rappelle qu'elle a contribué, sous la houlette de Georges Tron, à la

protéger en 1995 en vue de la faire sanctuariser. Ils se disent non convaincus par l'exposé de Mr Rat, notamment sur les impacts hydrogéologiques du projet.

Le député maire de Yerres leur emboîte le pas et déclare vouloir "*protéger l'environnement*" et "*éviter un massacre de la Forêt de Sénart et du Bois de la Grange*". Il déclare que les 6 maires donneront une position commune, quand ils auront toutes les conditions et assurances réunies.

Le terrain et la protection des nappes phréatiques

L'expert ne note aucun problème quant aux terrains traversés le long des tracés, que ce soit la vallée de la Seine, le territoire d'Orly ou la forêt de Sénart.

Concernant les nappes phréatiques, il explique qu'il convient d'éviter deux cas de figure d'impact opposé : soit la diminution du niveau de la nappe, soit l'obstacle à l'écoulement de la nappe.

Il assure qu'il n'y aura aucune perturbation sur les tronçons Ouest et Est, où les terrains sont parfaitement étanches (argiles bleues, vertes, marne d'Argenteuil). En revanche, il note que le problème sera aux extrémités (trémies) car quand le tunnel remonte, il intercepte les nappes de terrain et traverse le calcaire de brie et les limons. Il rassure en notant que ce sont des problèmes bien connus et recommande d'en étudier précisément l'implantation, en les positionnant à la sortie de la forêt de Sénart et non pas dans la forêt.

Les nuisances dues aux vibrations

Selon les experts, les vibrations doivent être appréhendées en deux temps :

- Pendant la construction : ce n'est pas le creusement du tunnel qui engendre des vibrations car les terrains au dessus sont tellement plastiques qu'ils amortiront tout.

- Lors de l'exploitation, les vibrations sont essentiellement dues au contact roue/rail. Si l'on en croit les mesures actuelles dans le tunnel de Marseille, les voies construites sur voies béton avec chaussons amortisseurs limitent la vibration à sa source, à condition d'entretenir les voies et d'utiliser du matériel moderne. Il reste toutefois des problèmes de tête de tunnel, le changement qui est délicat et nécessite des études particulières.

Au total, la transmission des vibrations sera limitée car le terrain est favorable et transmet peu, amortit énormément, *« comme un matelas »*.

Pour clore ce chapitre, RFF rappelle que le projet IS est inclus dans le Grenelle de l'Environnement. Un intervenant prévient que *« les études d'impact environnemental devront aller beaucoup plus loin, en cette matière, l'à peu près est impossible »*. Un autre note judicieusement: *« On est en train de passer en sous sol un moyen de transport non polluant pendant que la Nationale 6 pollue à Brunoy et à Montgeron et on demande de la passer en tunnel depuis 20 ans et elle passe toujours sous nos fenêtres ! »*

François Perdrizet s'interroge sur les modalités des possibles interventions d'experts afin d'examiner plus avant les arguments des uns et des autres sans se bloquer sur des positions.

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Estimation du trafic

Un élu fait remarquer qu'il y a une contradiction entre les estimations de trafic de la SNCF (cahier d'acteurs) et celles de RFF.

RFF précise qu'il ne s'agit « *pas d'une contradiction mais d'une différence d'appréciation* ». RFF et la SNCF ont mené des études indépendantes avec des approches différentes mais il insiste sur le fait qu'on y retrouve « *les mêmes ordres de grandeur de trafic* ». La différence d'appréciation porte sur le trafic à Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges. Les deux études présentent des avantages : celle de RFF prend en compte les projets routiers et accessibilité routière des gares : Lieusaint étant plus accessible par voiture que VSG. L'étude de la SNCF présente un zonage plus fin.

François Perdrizet demande à la direction régionale IDF du ministère de l'écologie, de l'environnement et des transports de faire une analyse sur ces différences et résultats pour la réunion de Créteil.

EVOLUTION DU SECTEUR D'ORLY

Il est rappelé que le trafic d'Orly est limité par un décret et que le volume ne pourra pas être accru. Mais un intervenant exprime sa crainte que la déviation du trafic d'Orly vers des destinations moyen et long courrier ne pénalise davantage des habitants aux alentours.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

RFF insiste sur la question du financement, notamment sur le coût de la 2^{ème} gare. Il précise notamment que le calendrier annoncé est sous réserve d'avoir les financements.

Il ressort que le financement dépendra des fonctions et des utilités pour convaincre les financeurs potentiels. Pour RFF, le projet a des gains plus subtils mais réels, ces gains ne sont pas pris en compte dans les calculs, le DP est utile pour initier la définition de ces gains, en vue des discussions sur le financement du projet.

RFF renvoie également au taux de rentabilité interne, pour la collectivité, mesuré dans les études socio-économiques publiées sur internet. Parmi les gains, qui devront être approfondis à l'issue du débat public, il note par exemple que la décongestion des gares parisiennes, conçues au 19^e, proches de la saturation, pourrait permettre de réduire les investissements futurs à prévoir pour rénover ces gares. C'est un coût en moins pour la collectivité.

Prochaine réunion à Lieusaint le 27 avril 2011, suivie d'un atelier sur le financement le 28 avril à Massy.